Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

31 409 Zee- en binnenvaart

Nr. 120

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 21 april 2016 overleg gevoerd met mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 december 2015 inzake ligplaatsen Boven-IJssel (Kamerstuk 34 300 A, nr. 55);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 december 2015 inzake maritieme en aeronautische noodhulp op de Noordzee 2016–2020 (Kamerstuk 30 490, nr. 26);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 maart 2016 inzake resultaten onafhankelijk onderzoek SAR-helikopters en voortgang geschillencommissie ten behoeve van conflicten op zee (Kamerstuk 31 409, nr. 109);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2015 inzake toekomstperspectief bediening, sluizen en bruggen (Kamerstuk 34 300 A, nr. 56);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2016 ter aanbieding van de ontwerpsubsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart (Kamerstuk 31 409, nr. 110);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 april 2016 inzake de voortgang maritieme dossiers kwaliteit bunkerolie en wrakberging (Kamerstuk 31 409, nr. 111);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 april 2016 inzake toezegging toelichting handhaving zwavelnorm naar aanleiding van het VSO «milieu en Transportraad d.d. 14-15 april 2016» (Kamerstuk 21 501–33, nr. 588).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

kst-31409-120
ISSN 0921 - 7371
'S-Gravenhage 2016

Voorzitter: Harbers
Griffier: Stijnen

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Belhaj, De Boer, Harbers, Van Helvert, Jacobi en Smaling,

en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 11.01 uur.

De **voorzitter**:
Goedemorgen. Ik heet de Minister van Infrastructuur en Milieu en haar ambtenaren welkom. De spreektijden bedragen vier minuten per fractie.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. We zijn nog een beetje aan het bijkomen van de film Sea Blind die we vanmorgen hebben bekeken. Gisteren waren we met een aantal Kamerleden op bezoek in Rotterdam om te zien wat er allemaal technisch mogelijk is als het gaat om vergroening in de scheepvaart. Een groot deel van mijn inbreng zal over deze vergroening gaan. We hebben gisteren gezien dat er technisch heel veel mogelijk is. Morgen worden in New York de handtekeningen gezet onder de klimaatafspraken. Het is jammer dat de scheepvaart daar niet in zit. Dat vindt de scheepvaartsector zelf ook. Ik ben ervan overtuigd dat wij een Minister hebben – een Minister van Nederland, het land van de binnenvaart en de zeevaart – die eraan gaat trekken.
In de film hebben we gezien dat dat hartstikke nodig is. Van zwavel worden wij wereldwijd ziek. Door al het roet, dat eigenlijk helemaal niet nodig is, gaan de klimatologische effecten zo snel dat als wij nog vele jaren wachten, het weleens echt te laat kan worden. Wanneer verwacht de Minister in internationaal verband afspraken te kunnen maken over emissies en de efficiency van schepen? Dat moet worden gemonitord. We hebben net gezien dat het belangrijk is om gegevens te verzamelen. Misschien kan de Minister een boekje opendoen over de wijze waarop ze daarmee aan de slag wil.
In Rotterdam zijn we al een beetje op gang gekomen door schonere schepen, die ook met lage zwavelindexen varen, een lagere belasting op te leggen. Kunnen zeeschepen die walstroom nodig hebben en schone elektriciteit gebruiken, zelfs worden vrijgesteld van de energiebelasting? Iets soortgelijks doen we ook bij auto's. Nu moet voor deze schepen nog worden betaald. De havengebieden van Zweden, Denemarken en Duitsland hebben reeds sterk verlaagde tarieven. Misschien is dat ook voor ons een goed idee. Ik hoor graag hoe de Minister hierover denkt. Mogelijk moeten we er hard aan trekken om dit voor elkaar te krijgen.
De schoonste manier is natuurlijk de wind, waarmee we vele jaren over onze zeeën hebben gevaren. Ik heb bezoek gehad van twee Noormannen, zoals ik ze noem, die helemaal op zeil varen. Zij zijn van Fairtransport en vervoeren chocolade en cacao. Zij zouden eigenlijk onder Nederlandse vlag willen varen. Zij zijn trots op wat ze doen, ze zijn het schoonste van het schoonste. Er moet heel hard gewerkt worden, maar zij zeggen: als iemand het doet, doen wij het. Het blijkt echter dat onze wet- en regelgeving het niet mogelijk maakt dat zij onder Nederlandse vlag varen. Kan de Minister een onderzoekje hiernaar doen? Hoe zit dit eigenlijk? Dit zijn toch eigenlijk wel jongens op wie we trots moeten zijn. In onze wet- en regelgeving van vroeger zou daar zeker begrip voor zijn, maar blijkbaar zijn we dat kwijt. Ik ben daar verbaasd over en ik wil graag dat de Minister er wat aan doet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Kan mevrouw Jacobi toelichten waaraan het schort in de wet- en regelgeving? Dan kan ik er ook iets over zeggen

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Dat mag dan even buiten mijn tijd, hè?

De **voorzitter**:
Ja.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik heb een heel mapje van ze gekregen. Ik ben bereid om dat aan de Minister te geven. Zij vallen niet formeel onder de vracht, hetgeen te maken heeft met de technologie die wordt gebruikt. Dat zou niet meer per zeil kunnen. Het verhaal is verder heel technisch. Zij hebben er een uur over gedaan om iets ervan aan mij uit te leggen. Ik wil de map wel aan de Minister overhandigen, zodat zij er goed naar kan kijken. Ik proef eigenlijk al dat de Minister van goede wil is!

De **voorzitter**:
Dat gaan we zo meteen horen. U vervolgt uw betoog, mevrouw Jacobi.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik ga nu heel snel iets over het ontgassen zeggen. Per provincie is dit verschillend. Het zijn gevaarlijke situaties. De bedrijven waarvoor de schepen varen, eisen dat de tanks ontgast zijn. Ik denk dat er echt eenduidige regelgeving moet komen en krijg daarop graag een reactie.
Ik zeg nog iets over de modal shift. Hoe staat het met het project inzake het maatwerkvervoer? Onze kleine schepen hebben het zwaar. Wat is de inzet van het kabinet om de kleineschepensector, waarin veel potentie zit, tegemoet te komen? In het kader van de marktwerking vraag ik me af of de Minister doende is om werk te maken van een transparant systeem, bijvoorbeeld met een transparante veiling, voor het vervoer door de binnenvaart.
Het gaat niet goed met de bedieningstijden van de bruggen, gezien alle belemmeringen die de binnenvaartschippers ons melden. Ik krijg daarop graag een reactie van de Minister.
Is er al contact geweest met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) over de signalen inzake de boetes? Dat gaat echt niet goed bij heel kleine overtredingen, waarvan je zegt: ach, het is redelijk om ... De ILT schijnt echter ofwel te moeten goedkeuren ofwel zware boetes te moeten geven. Daar moet iets tussen zijn.
Ik wil nog kort iets zeggen over ...

De **voorzitter**:
U bent al ruim over uw tijd, mevrouw Jacobi. Ik sta u nog een laatste zin toe.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Die zin gaat over de SAR (search and rescue)-helikopters die in Den Helder staan. Ze komen nu voor het Geminiwerk ook in de Eemshaven te staan. Graag zou ik zien dat er goed wordt samengewerkt. Hoe staat het met de geschillencommissie voor de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) en de bergers op zee?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Om gelijk maar met de actualiteit te beginnen: vanochtend zijn we de dag begonnen met een film. Dat is een uniek begin in deze Kamer. Deze film, Sea Blind, gaat over emissie en laat zien dat de noodzaak tot verduurzaming en ook de noodzaak om hierover vooral ook wereldwijd

afspraken te maken, aanwezig is. Die urgentie wordt ook wel gevoeld. Ik hoorde net ook allerlei andere zaken langskomen, maar volgens mij is dat de enige oplossing. De Noordzee en Oostzee zijn al aangewezen als gebieden waar je «laag zwavel» moet gaan varen. Hoever is het eigenlijk met deze wereldwijde aanpak?
Gisteren is de commissie op werkbezoek geweest – mevrouw Jacobi was daar ook bij – en hebben we kennisgemaakt met nieuwe methoden om scheepsmotoren duurzamer te laten varen. Dit zijn goede ontwikkelingen, die we van harte toejuichen. Waar kunnen we deze ontwikkelingen vervolgens faciliteren? De VVD is voorstander van bronbeleid en maakt geen keuze voor een techniek. Dat laten we graag over aan de markt. Wel zie ik twee dingen waarin de overheid kan faciliteren. Eind deze maand wordt er in het Europees parlement gestemd over de uitstootnormen van scheepsmotoren. Dat zijn strengere normen dan de normen die op dit moment gelden in Amerika. Je krijgt dan de rare ontwikkeling dat daar motoren worden ontwikkeld, terwijl er in Europa misschien weer vraag is naar andere motoren. Kunnen we hierop geen invloed uitoefenen? Ik heb mijn collega's in het Europees parlement al gemaild, maar misschien kan ook de Minister nog interveniëren waar zij kan, om toch te proberen om een haakje te vinden om de normen gelijk te trekken. Dat is positief voor het ontwikkelen van scheepsmotoren. Je hebt dan namelijk maar één type scheepsmotor. Dat is natuurlijk wel goedkoper dan het ontwikkelen van allerlei verschillende typen scheepsmotoren. Het ene land of continent stelt andere eisen aan de uitstoot dan het andere.
Gisteren heb ik ook het volgende geleerd over financiering door de banken. Als je vliegtuigen financiert, zo heb ik mij laten vertellen, kun je het vliegtuig en de motor apart laten financieren. Bij schepen is het zo dat de romp twee keer zo lang meegaat als de scheepsmotor. Die is in de tussentijd aan vervanging toe. De banken kijken natuurlijk ook naar de hypotheek die op het schip rust. De ideeën zijn van meerdere kanten tot mij gekomen. Ik heb er zelf ook contact over met een zekere bank, waarvoor ik hier geen reclame zal maken. Misschien is het goed als ook de Minister zich bereid toont om met de banken in gesprek te gaan over de wijze waarop deze financiering voor de binnenvaart kan worden gefaciliteerd. Zo krijgt de ondernemer de kans om makkelijker te investeren in schonere motoren. Dan doen we ook echt wat.
Ik kom bij het rijtje vragen dat ieder AO weer terugkomt. Dat betreft ook de regelgeving. Een van de klachten is dat de kleinere schepen zwaarder worden getroffen door de regels dan de grotere schepen. De Minister is al jaren daarmee bezig. Wil zij de voortgang op het dereguleringsdossier toelichten als het gaat om de binnenvaart?
Mevrouw Jacobi vroeg al naar het toezicht en de inspectie. Ik sla mijn vragen op dit punt over, omdat ik anders in tijdnood kom.
Hoe zit het eigenlijk met de uitvoering van de maritieme strategie? Er is een prachtige nota opgesteld. Hoe staat het met de uitvoering hiervan? Worden de verschillende onderdelen al opgepakt? Hoe staat het met het scheepvaartregister? Tijdens het vorige AO hebben we ook daarover gesproken. Ik heb een motie ingediend, die ik heb aangehouden omdat eraan wordt gewerkt. Hoe staat het met het faciliteren hiervan, zodat schepen in Nederland worden ingeschreven en niet in andere landen?
Over de helihaven in Eemshaven zijn schriftelijke vragen gesteld door het CDA. De roep in het noorden is om deze helihaven te kunnen aanleggen voor het windmolenpark boven Schiermonnikoog. Er zijn volgens mij ook wettelijke verplichtingen waaraan moet worden voldaan. Hoe staat het met de ontwikkeling van deze helihaven? Staat de Minister hier positief tegenover?
Ons bereiken berichten dat de beloodsingsregelgeving wordt aangepast. Kunnen we die niet richten op de kapitein in plaats van haar te hechten aan een schip? Een kapitein kan op verschillende schepen van een reder varen. Kunnen we niet zeggen dat een schip van een kapitein die ergens

vaak komt, niet beloodst hoeft te worden, in plaats van dit te hangen aan de afmetingen van het schip?
Mijn laatste vraag betreft de ontgassing. Kunnen we dit niet landelijk of liefst Europees regelen? Iedere provincie heeft nu een eigen ontgassingsbeleid. Ze moeten wel ergens naartoe met de uitlaatgassen. Kan dit Europees worden opgepakt?

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik vond de inbreng van mevrouw De Boer zo waanzinnig goed dat ik me vandaag gewoon helemaal kan aansluiten bij de VVD-fractie. Ik hoor mevrouw De Boer zeggen dat dit een uniek moment is. De wonderen zijn de wereld nog niet uit!
Ik heb vanochtend ook de film gezien. Het is goed dat het initiatief is genomen om de film hier te vertonen, want die is indrukwekkend. De film geeft goed weer welke luchtvervuiling en uitstoot de grote scheepvaart veroorzaakt, zeker als je het vergelijkt met bijvoorbeeld auto's. Ik denk dat het noodzakelijk is dat daar iets aan gebeurt. Daarover zijn we het allemaal eens. Het verbaasde mij dat, toen de klimaattop nog moest beginnen, de scheepvaart en luchtvaart al een uitzonderingspositie hadden weten te bereiken voordat er één woord was gesproken. Ik hoop dat de Minister er hard aan zal trekken, ook bij de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), om tot stappen op dit vlak te komen. Voor de luchtvaart zijn er ook al acties onderweg. Ik hoop dat we echt vaart kunnen maken en niet met termijnen als «in 2025 een beetje vooruitgang» en «in 2030 nog een beetje» gaan werken, maar dat we echt tempo gaan draaien om deze sector van zijn vervuiling af te helpen.
Ik hoop ook dat daardoor de noordelijke Atlantische route niet open komt te liggen. Ik snap wel dat Rusland dat allemaal liever niet ziet en dat dit land economische mogelijkheden voor zichzelf ziet, maar je moet dan bekijken of je zo'n land op een andere manier kunt compenseren. In Parijs zaten Brazilië, Congo en Indonesië nadrukkelijk aan tafel omdat ze tropische bossen hebben en er baat bij hebben om die deels te exploiteren. Het zal niet helpen dat ze af en toe in de fik vliegen, zeker met veengronden eronder. Je moet die landen dan comfort bieden om dit soort publieke goederen – want daar gaat het om; dat geldt ook voor het Noordelijke IJszeegebied – in stand te houden en niet helemaal naar de knoppen te laten gaan. Uiteindelijk zitten we dan allemaal met de gebakken peren.
Ik heb een paar dingen op te merken over de binnenvaart. Ik heb vragen gesteld over de modal shift, die nog bij de Minister liggen. Wat mij betreft kunnen deze vragen ook schriftelijk worden beantwoord. Ik zie het gewoon niet loskomen. Ik vind dat je moet beginnen bij de vorm van transport die het duurzaamste is. De binnenvaart is een van de meer duurzame, misschien wel de duurzaamste vorm van transport. Die moet je opvullen voordat je het spoor, laat staan het wegverkeer, verder gaat faciliteren met verlengde en verbrede snelwegen, tunnels enzovoorts. Dat kost allemaal klauwen met geld. Ik zou toch graag zien – daarover kunnen we ook spreken in het kader van het MIRT – dat er aantoonbaar tempo wordt gedraaid met de modal shift.
De binnenvaart kampt nog steeds met extreem lage vrachtprijzen, met een enorme hoeveelheid dure eisen voor bestaande schepen en met vaarwegen waarin onvoldoende wordt geïnvesteerd. Dat zijn allemaal zaken die we hier jaar in, jaar uit bespreken. Echte stappen ziet mijn fractie niet. Is de Minister bereid om iets te doen aan de lage tarieven? Zij verwijst dan doorgaans naar de markt, maar daarin moet toch een keer ingegrepen worden. De nieuwbouweisen zijn nog steeds absurd in de ogen van veel binnenvaartschippers. We kunnen ons toch niet eindeloos achter de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) blijven verschuilen? Er is onvoldoende budget om echt goed onderhoud te plegen aan de vaarwegen en om te zorgen voor voldoende rustplaatsen, afloopsteigers

en sluiswachters. De SP-fractie wil weten of de Minister nu echt pal voor de Nederlandse binnenvaartsector gaat staan of dat ze doorgaat met pappen en nathouden, wat het nu toch een beetje is. Er is straks niemand meer die zin heeft om binnenvaartondernemer te worden. Het beroep sterft dan uit. Dat moeten we toch echt niet hebben. Dan krijg je een beetje wat je ook ziet in de agrarische sector. Wat gaat de Minister daaraan doen? Wij hebben deze sector, die steeds op de schoonste en veiligste wijze voor een belangrijk deel van ons transport zorgt, heel hard nodig. Deelt de Minister de zorgen van de SP? Is zij bereid om met aanvullende maatregelen te komen?
In de brief staat dat er zeventien ligplaatsen bij zijn gekomen op de Boven-IJssel. Is dat straks wel voldoende? Komen we er in 2020 dan niet achter dat we weer nieuwe ligplaatsen nodig hebben? Is de Minister bereid om samen met Schuttevaer een overzicht op te stellen van plekken waar er tekorten zijn aan ligplaatsen of waar tekorten dreigen te ontstaan? De Kamer kan dat dan meenemen in het MIRT-debat.
Mijn laatste punt betreft de wildgroei aan ligplaatsen waarbij een bord staat dat je er maar een, twee of drie etmalen mag liggen. Dat leidt tot onnodig leeg rondvaren. Ook ontbreken bij veel ligplaatsen afloopsteigers, waardoor men niet van boord kan. Dit gaat totaal voorbij aan het feit dat veel binnenvaartondernemingen gezinsbedrijven zijn. Ik krijg hierop graag een reactie. Ik verzoek de Minister om hieraan iets te doen. Zij heeft al gesprekken gevoerd met Vibia (Vrouwen in de Binnenvaart in Actie). Het zou ons heel wat waard zijn als hierin kon worden voorzien.
Voorzitter. Ik heb nog een paar punten, maar ik zie u zo streng kijken dat ik zal proberen om die in interrupties te verwerken.

De **voorzitter**:
U bent al langer bezig dan mevrouw Jacobi.

De heer **Smaling** (SP):
Ik ben te algemeen begonnen, maar dat is een handicap die ik wel vaker heb.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik zal de tijd van de heer Smaling nog even wat rekken. Hij had het over lage tarieven in de binnenvaart. Dat is inderdaad een probleem, maar dat is toch een kwestie van marktwerking. Het is een kwestie die de binnenvaart zelf moet oppakken, althans in de optiek van de VVD. Hoe ziet de heer Smaling dit voor zich? Wil hij dan tarieven gaan bepalen voor de vaart? Hoe wil hij dat dan doen?

De heer **Smaling** (SP):
Als het je doelstelling is om het goederenvervoer schoner te maken, zou je zeggen dat dit onderdeel is van het kabinetsbeleid. Het energieakkoord bestaat ook uit subsidiemaatregelen. Er gaan miljarden naar de SDE+-regeling. Het zou een doelstelling kunnen zijn om het vervoer van goederen zo schoon mogelijk te regelen. Dat zou een heel goede legitimering zijn voor het faciliteren van deze sector, zodat die over bepaalde investeringsdrempels heen komt. Zo is het ook voor jonge mensen interessant om in deze sector actief te worden of te blijven. Als je niets doet, pietert het vanzelf uit. Ik vind ingrijpen dan gerechtvaardigd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De heer Smaling heeft mij aan zijn zijde als het gaat om het faciliteren. Hij sloot net zo mooi bij mij aan, maar ik geloof dat we elkaar op dit punt niet kunnen vinden. Ik stel hem nogmaals de vraag of hij minimumtarieven voor de binnenvaart wil vaststellen en hoe hij dat dan wil doen.

De heer **Smaling** (SP):
Qua techniek, dus hoe je dat precies gaat doen, heb ik er nu niet meteen de cijfers voor. Als een sector helemaal op zijn gat gaat als je niets doet – dat geldt voor de beunschepen en voor andere onderdelen van de sector – moet je je als overheid afvragen of je toestaat dat dit gebeurt. We zijn een land met grote rivieren en heel veel kanalen. Je moet ervoor zorgen dat dit een sector blijft die voldoende power heeft. Als je dat ziet wegglijden, is de SP van mening dat je moet ingrijpen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Hier even op doorgaand: ik heb in mijn inbreng aandacht gevraagd voor markttransparantie. De verladers zijn in mijn beleving de lachende derden in dit geheel. Wat vindt de SP-fractie van het idee van een maximaal transparante veiling?

De heer **Smaling** (SP):
Dat zou best goed kunnen werken, denk ik. Er zijn sectoren met soortgelijke problemen, zoals de rijschoolbranche en de taxibranche. Ik denk dat deze suggestie goed zou kunnen werken, maar ik zou iets meer uitwerking willen zien voordat ik helemaal achter mevrouw Jacobi kan gaan staan, wat ik op zich graag doe. Het klinkt goed.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Is de SP-fractie bereid om met mij te bekijken hoe we dit beter kunnen uitwerken?

De heer **Smaling** (SP):
Daartoe ben ik van harte bereid.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Dat laatste lijkt mij een heel goed punt. Langs de grote rivieren zie je de grote kantoren van de verladers met de mooie vlaggen. Dat staat in schril contrast met sommige eenpitters die zeven dagen per week echt heel hard werken, de boot niet verkocht krijgen, dus niet kunnen stoppen en helemaal opgesloten zitten. Er zit dus ergens iets fout in die markt. Het is heel goed dat daarnaar wordt gekeken.
Gisteren waren we op werkbezoek om te zien hoe de sector zelf werkt aan duurzaamheid. Het ministerie wil graag bepaalde doelstellingen halen. De vraag die wij daar kregen en die ik aan de Minister wil stellen, is of zij erkent dat de zeevaartsector in Nederland een zeer wezenlijke bijdrage kan leveren aan de klimaatdoelstellingen. Welke rol ziet de Minister voor zichzelf en het ministerie om dit met de sector uit te voeren?
In het kader van search and rescue – voor de heer Elias, die hier niet aanwezig is, is dat «zoeken en redden» – benadruk ik dat Nederland aan de drukste zeevaartroute ter wereld ligt en een zeer specifieke taak heeft in het zoeken en redden. Dat gaat onder meer met helikopters. In Den Helder hebben de overheid en het bedrijfsleven met veel moeite het vliegveld in stand gehouden. In Groningen zijn er nu ook plannen voor zo'n helikoptervliegveld, waarvoor alle begrip. Ik denk ook dat dit kan, maar er moet dan wel iets van samenwerking plaatsvinden, zodat we dadelijk niet twee vliegvelden hebben die elkaar kapot concurreren. Hoe ziet de Minister dat? Ziet zij een rol voor zichzelf weggelegd om ervoor te zorgen dat dit eerder een samenwerkingsverband wordt dan een concurrentie tussen twee helikopterhavens? Volgens mij zou het dan goed moeten kunnen.
Ik wil het ook even hebben over het onredelijk handhaven door de ILT. Ik geef een paar voorbeelden waarin geen sprake is van enorm zware overtredingen waardoor de vaar- en rusttijden in groot gevaar komen. Een schip moet wachten op het lossen van een paar containers. De schippersvrouw brengt de kinderen even weg. De planning verandert en het schip wordt ineens geroepen. De schipper vaart een paar honderd meter naar

de kraan. Volgens de tachograaf staat de motor dan zestien minuten aan. Er komt controle: € 7.500 boete. Een ander klein binnenvaartschip, dat nog nauwelijks aan beroepsvervoer doet, heeft het vaartijdenboek niet direct op tijd aangeleverd en krijgt ook niet de kans om dat alsnog te doen: pats, € 5.000 boete. Een schipper is aan het varen. Het is mistig en hij moet even goed kijken. Hij is een kwartier bezig en krijgt na dat kwartier al controle. Vanaf 8.00 uur zijn de boeken niet ingevuld: meteen € 500 boete.
In deze drie voorbeelden hebben wij al € 13.000 binnen. Er lijkt dan een beetje sprake van «alle poen naar Minister Jeroen». Ik begrijp dat dit op deze manier leuk klinkt voor de overheid, maar de vraag is of we het doel niet voorbijschieten. Is het handhaven niet bedoeld om het gedrag te veranderen als dat fout is in plaats van om de kas te spekken? De ILT kan ook anticiperend handhaven, zoals dat heet. Dat is een formele mogelijkheid. Is de Minister bereid om met de top van de ILT en de branche in overleg te gaan over de wijze waarop je dat kunt doen? Natuurlijk zijn ook wij voor handhaving, maar het moet wel in het redelijke blijven. Ik krijg signalen dat dat redelijke de laatste tijd steeds verder te zoeken is. Ik vraag de Minister of zij dit herkent en of zij erover in overleg wil treden.
Ik kom bij de evaluatie van de bedieningstijden. In januari 2015 is de versoberde bediening van bruggen en sluizen in werking getreden. Ik vraag de Minister hoe we dit moeten zien. Wij zouden eigenlijk veel meer over het water moeten doen, terwijl we de bediening van sluizen versoberen. Zo is er voor de containervaart van Alphen aan den Rijn een aanmeldprocedure van vier uur voor een opening van de Algerabrug over de Hollandse IJssel. Dat is volgens ons veel te lang. Het gevolg daarvan is dat schepen soms containers achterlaten om de opening toch te halen. De gevolgen daarvan zijn weer extra afvaarten en extra milieubelasting. Ook lopen de kosten dan op. De vraag is of dit niet te ver gaat, zeker gezien de toekomst, waarin we meer over het water willen doen en niet minder. Sommige provincies hebben gezegd wel het belang te zien van ruimere openingstijden en zeggen dat ze eraan meebetalen gedurende de periode dat het ministerie zoekt hoe het op de lange duur ...

De **voorzitter**:
Wilt u afronden, mijnheer Van Helvert?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat kunnen we natuurlijk niet altijd volhouden. Hoe kijkt de Minister daarnaar? Ook de betaling voor bediening is eigenlijk niet acceptabel, want én de bruggen gaan minder open én je moet er meer voor betalen. Tot slot vraag ik de Minister hoe het staat met de geschillencommissie voor de bergers op het water.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. We zijn de ochtend begonnen met een prachtige documentaire, een documentaire die noopt tot enig gevoel van urgentie, ondanks het feit dat de scheepvaartsector – net als de luchtvaartsector – geen onderdeel is geworden van de klimaatafspraken in Parijs. Wij vinden dat spijtig. Het betekent niet dat er geen actie moet worden ondernomen. Wij vinden dan ook dat de sector nu ook zelf zijn verantwoordelijkheid moet nemen. Gezien de beperkte tijd zal ik het belang hiervan maar even overslaan en overgaan tot wat wij graag zouden willen. D66 wil graag dat het percentage gecontroleerde schepen aanzienlijk wordt verhoogd om de pakkans te verhogen. Ook zouden we graag zien dat er lik-op-stukbeleid wordt gevoerd ten aanzien van de boetes en dat die boetes waar mogelijk worden verzwaard. Hiervoor moeten voldoende middelen en voldoende capaciteit ter beschikking worden gesteld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport. Nederland zal samen met de landen aan de Noordzee en de

Oostzee moeten streven naar harmonisatie van de handhaving tussen de inspectiediensten van landen die zijn gelegen aan de Noordzee en de Oostzee. Twee weken geleden hebben we hierover een motie ingediend, die is aangehouden tot dit AO Scheepvaart, zodat we dit debat nog met elkaar konden voeren.
Kan de Minister inhoudelijk ingaan op deze afzonderlijke punten? Is zij het met D66 eens dat het voor een rederij moet lonen om bijvoorbeeld te investeren in ingebouwde wasinstallaties om de uitlaatgassen te ontdoen van smerige troep? De Minister geeft aan dat zij de scheepvaart gaat controleren volgens een risicogestuurde aanpak. Wat houdt dat volgens haar precies in? Hoe voorkomt die aanpak dat rederijen de gok wagen om niet gecontroleerd te worden en zich vervolgens niet aan de regels houden? Is de Minister bereid om stappen te zetten om te komen tot een harmonisatie zoals ik die net aangaf? Hoe staat zij tegenover het boeteaspect?
Inzake de verduurzaming van de binnenvaart zijn er al enkele opmerkingen gemaakt die betrekking hebben op het feit dat een aantal binnenvaartschippers het ongelooflijk moeilijk heeft om het hoofd boven water te houden. De subsidieregeling die nu voorligt, is een hartstikke mooi incentive. Bij ons rees wel de vraag of de € 200.000 die hiervoor maximaal beschikbaar is, wel afdoende is. Uiteindelijk zou dit kunnen leiden tot 10–25 aanvragen. Is dat eigenlijk niet te weinig? Zijn er wellicht andere middelen over met betrekking tot duurzaamheid die hiervoor kunnen worden ingezet? In welke mate zal deze subsidieregeling straks onder de aandacht worden gebracht van de binnenvaartschippers? Worden zij actief geholpen met en geïnformeerd over de mogelijkheden ervan? Opgemerkt wordt dat de regeling vervalt op 1 januari 2018. Wij zouden graag zien dat er al in 2017 wordt geëvalueerd, zodat tijdig duidelijk is of de regeling moet worden verlengd en er geen gat ontstaat zoals we dat hebben gezien tussen 1 juli 2015 en 1 mei 2016. Dat zou heel onprettig zijn, ook voor de sector zelf.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In het begin zei de D66-fractie iets over de boetes. Die zouden verhoogd moeten worden en er zou strenger moeten worden gehandhaafd. Daarna zei mevrouw Belhaj dat sommige schippers moeite hebben om het hoofd boven water te houden. «Handhaven» klinkt goed, maar is de D66-fractie het met mij eens dat het wel redelijk moet zijn? Om het voorbeeld maar even te noemen: iemand die bijna geen beroepsvervoer meer doet en het boekje een keer te laat inlevert, krijgt geen kans om dat te herstellen en ontvangt meteen een boete van € 5.000. Hoe hoog moet die boete dan zijn volgens D66?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik vind dit een beetje micromanagement. Van de 2.000 keer dat er boetes worden opgelegd, worden er nu drie casussen benoemd. Ik heb niet per se de behoefte om die helemaal door te trekken naar algemene uitspraken. Het is goed dat de heer Van Helvert dit heeft aangekaart en het is goed om daarover in gesprek te gaan, maar dat betekent niet dat wij vinden dat men gevrijwaard moet worden van boetes als men zich niet aan de regels houdt. Die regels heb je en die moet je dan handhaven. Ik denk dat veel ambtenaren met die handhavingstaak er niet op zitten te wachten om steeds met de heer Van Helvert te moeten bellen met de vraag of hij het redelijk vindt dat de boete wordt gegeven. Mijn mening is dat de regels er zijn en dat die moeten worden nageleefd. Het is interessant om te horen wat de Minister vindt van de casussen die de heer Van Helvert heeft genoemd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat was natuurlijk niet de strekking van mijn opmerking, dat ik gebeld moet worden. Mensen van de ILT kunnen dat heel goed zelf bepalen. Ze hebben echter ook de formele mogelijkheid om anticiperend te controleren. Mevrouw Belhaj zei dat zij geen algemene uitspraak wilde doen aan de hand van één voorbeeld. De D66-fractie deed echter wel een algemene uitspraak, namelijk dat de boetes moeten worden verhoogd. Als je een aantal voorbeelden bekijkt – ik noemde er drie maar dat hadden er ook 300 kunnen zijn – kun je zeggen dat het de redelijkheid hier en daar voorbijschiet. Is de D66-fractie het met mij eens dat het doel van het handhaven moet zijn dat de veiligheid zo veel mogelijk wordt gewaarborgd en niet dat de portemonnee van Minister Jeroen zo veel mogelijk wordt gespekt?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Zoals ik eerder zei, heb ik een groot stuk van mijn betoog moeten overslaan. Het handhavingsaspect waaraan de heer Van Helvert vooral refereert, is eigenlijk een ander aspect dan het aspect waaraan ik refereer. In de EenVandaag-uitzending over de uitstoot van de scheepvaart werd gemeld dat uit de inspecties blijkt dat sinds de invoering van de strengere regelgeving er nog altijd schepen zijn die op zwavelrijke stookolie in de Noordzee en de Oostzee varen in plaats van op zwavelarme dieselolie, terwijl dit niet is toegestaan. Ik had het specifiek daarover, terwijl de heer Van Helvert het heeft over een ander aspect. Daarover ben ik het met hem eens.
Voorzitter. Ik was gebleven bij de mooie verduurzamingsincentive en de subsidieregeling die voorligt. Ik merkte op dat die ontzettend belangrijk is. Ik was aangekomen bij de mate waarin het bekend is hoeveel binnenvaartschippers financiële problemen hebben die zijn ontstaan na de crisis in 2008. Wij willen met zijn allen heel graag dat ze het doen, maar als iemand al een grote schuld heeft bij de bank en een tweede of derde schip heeft aangeschaft, gaat dat gewoon niet. Dan kan ik als D66'er blijven roepen dat het heel belangrijk is – dat zal ik ook blijven doen – maar niet als dat alleen symbolisch is. Is er dus iets bekend over de mate van schulden en de beperkingen die dat geeft als mensen een transitie zouden willen maken? Is het een optie om een soort sloopregeling in te voeren, zoals ook is gedaan bij de invoering van de milieuzones? Ik realiseer me dat het daarbij gaat om heel veel geld. Zoals we in de documentaire hebben kunnen zien, gaat het echter ook om een gigantisch probleem, dat ons allemaal raakt.

De **voorzitter**:
Wilt u afronden, mevrouw Belhaj?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Dat wil ik zeker. Ik kom bij het allerbelangrijkste onderwerp: ...

De **voorzitter**:
Daar hebt u nog één zin voor.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
... de helikopters. Daarover hebben wij aanvullende schriftelijke vragen gesteld. Als ik het moet samenvatten, waren wij wat ontevreden over de wijze waarop wij onze motie hadden ingediend, namelijk met een verzoek om een onafhankelijk onderzoek. We hebben gezien dat een aantal dingen niet deugde. De Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) heeft een aantal essentiële tekorten gesignaleerd, ...

De **voorzitter**:
Nee, u rondt nu af, mevrouw Belhaj. U bent al over de tijd van mevrouw Jacobi heen. Andere woordvoerders hebben ook gevraagd naar de helikopters. Dit onderwerp komt vast naar voren in de beantwoording van de Minister.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik wil mijn zin graag afmaken, voorzitter, want ik heb mijn vraag niet gesteld.

De **voorzitter**:
Nee, nee, nee. Wij doen niet aan heel lange, samengestelde zinnen. Als u dit het belangrijkste onderwerp vond, had u het aan het begin kunnen noemen. Ik schors kort zodat de Minister zich kan voorbereiden op de beantwoording.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Gisteren lag ik nog met koorts in bed. Vandaag krijg ik het af en toe een beetje warm. Dat komt niet door de vragen van de leden, maar doordat het nog niet helemaal over is. Ik zal dus proberen om het zo goed mogelijk te doen.
Ik begin met de milieueffecten. De leden hebben vanochtend een film gezien, waarvan ze nog vol zijn. Ik denk dus dat het goed is om als eerste daarop in te gaan. Het is ook voor ons heel belangrijk dat er in internationaal verband afspraken worden gemaakt, zowel in de scheepvaart als in de luchtvaart, over het nemen van milieumaatregelen voor het beperken van de uitstoot. De reden waarom dit bij COP21 niet aan de orde was, is omdat dit soort afspraken voor de scheepvaart en de luchtvaart in internationaal verband worden gemaakt. Voor de scheepvaart is dat in IMO-verband en voor de luchtvaart in ICAO-verband. Dat betekent echter niet dat wij het onderwerp niet van belang vinden. Afgelopen vrijdag hadden we gezamenlijke raden van de Europese milieu en Transportministers, waarbij we hierover afspraken hebben gemaakt. We hebben dit onderwerp expres geagendeerd en hebben er afspraken over gemaakt. Ik kom daar zo even op terug.
Ik denk wel dat het van belang is om even een stapje terug te doen en het van bovenaf te bekijken. Er gebeurt al het een en ander op dit vlak. Er bestaan verschillende reductiemaatregelen in de zeevaart. In 2013 zijn er in de IMO efficiencynormen voor nieuwe schepen afgesproken via de Energy-Efficiency Design Index (EEDI). De EEDI wordt de komende jaren in toenemende mate strenger, waardoor nieuwe schepen in 2025 zo'n 30% energiezuiniger moeten zijn. Dat is dus een stap. Op dit moment wordt in de IMO besproken of de eisen nog scherper kunnen worden gesteld, waarmee de energiezuinigheid nog verder kan toenemen.
Er zijn ook zwavelmaatregelen afgesproken. Dat weet de Kamer, want we hebben het er regelmatig over gehad. Sinds 1 januari 2015 zijn de Noordzee en de Baltische Zee aangewezen als SECA-gebieden, waardoor de hoeveelheid zwavel en brandstof maximaal 0,1% mag zijn. Mondiaal is het 0,5% en voor deze gebieden dus 0,1%. Ten aanzien van de reductie van de uitstoot van stikstof is de Helsinki Commissie op 10 maart akkoord gegaan met het bij de IMO aanvragen van de NECA-status voor de Oostzee, parallel met de NECA-aanvraag voor de Noordzee. De Noordzeelanden en de Oostzeelanden zullen later dit jaar een gezamenlijke aanvraag indienen bij de IMO.

Ik kom op datgene waarover we het afgelopen vrijdag hebben gehad. Voor CO_2 wordt in de IMO momenteel gesproken over verdergaande maatregelen via een gefaseerde aanpak. Dat betekent het monitoren van de wereldwijde CO_2-emissies door de scheepvaart en van de efficiency van schepen, een analyse van de verkregen data en besluitvorming over te nemen reductiemaatregelen. Nu snap ik heel goed dat dit vooral monitoring en data-analyse is, waarna er een gesprek komt over reductiemaatregelen, terwijl je het liefste al zover zou zijn om al afspraken te kunnen maken over de reductiemaatregelen. Toch is het van belang om het op deze manier te doen. Ik hoor de commissie goed: zij wil de Staatssecretaris en mij meegeven om er goed bovenop te zitten zodat alle vaart die daarin betracht kan worden, ook wordt gepakt. Ik verwacht eigenlijk dat er deze week een akkoord komt over de verplichte datacollectie en dat dit vervolgens kan leiden tot vervolgstappen.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Wij zagen gisteren dat dit technisch al helemaal kan. Dat was toegespitst op de vergroening binnenvaart. De Norea, het schip waar we even op zijn geweest, vaart met een elektromotor. Alleen bij de start en op piekmomenten wordt op diesel gevaren. Je bezuinigt daarbij heel erg op onderhoud, dus ook financieel kan het heel aantrekkelijk zijn. Alleen gaat het natuurlijk wel altijd om de aanschaf. Slechts 30 van de 9.000 binnenvaartschepen zijn al vergroend. Daar zit zo'n goede kans, ook op het vlak van maatwerkvervoer. Het is interessant om te kijken waar het al kan. Wij hebben ook behoorlijk veel vat op die sector. Althans, dat zouden we kunnen hebben. Ziet de Minister mogelijkheden om hier een programma op te zetten? Welke stappen kunnen daarin worden gezet? Is een risicofonds, dus een revolving fund, een mogelijkheid om te versnellen? Men staat er in feite klaar voor, alleen heeft men wel steun nodig.

De **voorzitter**:
Ik realiseer me dat we geen afspraken hebben gemaakt over de interrupties. Wat mij betreft zijn het er twee, maar laten we afspreken dat we ze echt kort en bondig doen. Met interrupties van deze lengte voorspel ik u dat de tweede termijn vervalt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Er is inderdaad veel mogelijk. Mevrouw Jacobi zal echter ook beseffen dat je zo'n binnenvaartschip vaak niet voor de korte termijn hebt. Je hebt zo'n schip voor de lange termijn. De kosten voor een nieuw schip of voor aanpassing van een bestaand schip zijn heel hoog. Er zijn ook momenten waarop deze commissie mij zegt dat er niet zo veel nieuwe maatregelen moeten komen, omdat de binnenvaart het al zo zwaar heeft. Dat is een van de complexiteiten. Ik ben weleens meegevaren met een binnenvaartschip dat het nieuwste van het nieuwste had op milieugebied en waarmee men uiteindelijk een goede businesscase zag voor zichzelf. Dat is toch best spannend. Ben ik de eerste? Ga ik er als eerste mee aan de slag? Wat kost mij dat dan? Wanneer haal ik het er weer uit?
Ik werk altijd aan de bronkant. Wij stellen dus strengere eisen aan de emissie. Daarmee zijn wij nu bezig onder het Nederlands voorzitterschap. Er zijn onderhandelingen geweest over de Non-Road Mobile Machineryverordening. Dat was op 6 april van dit jaar; de onderhandelingen zijn dus recentelijk voltooid. Er is een voorlopig akkoord met het Europees parlement over de aanscherping van de emissie-eisen vanwege het belang voor de gezondheid. Er worden nieuwe emissie-eisen gesteld op het gebied van methaan, CO_2, NO_x en fijnstof, die vanaf 2020 van kracht worden voor binnenvaartmotoren. Dat betekent dat de motoren uiteindelijk 85% schoner kunnen worden dan de bestaande motoren. Dit zorgt in ieder geval voor een druk op de markt om erin te investeren, in de wetenschap dat men niet meer de enige is. Je krijgt dan geen redene-

ringen meer in de zin van: het is al een zware tijd en als ik het nu doe, heb ik meer kosten dan een ander. Tegelijkertijd kan ik niet degene zijn die de voorinvesteringen gaat doen. Dit is nu eenmaal de markt; dat zijn de eisen die we stellen. Ik kan er wel voor zorgen dat er een level playing field is door voor iedereen gelijke eisen op dit vlak te stellen.
Ik had het al over de zwavelaanpak, waarbij ik zei dat we op 0,1% zitten. Er is gevraagd of er meer inspecties moeten komen op dit gebied. Ik moet daarbij een kanttekening plaatsen. Deze discussie hebben we vaker gevoerd. Als je meer inspecties doet, wil dat niet zeggen dat er per definitie sprake is van een hogere naleving. Er is dan wel een grotere inspectiecapaciteit nodig, terwijl je niet per se meer overtreders hebt. Ik ben een heel groot voorstander van informatiegestuurd toezicht, een risicogerichte benadering waarin controles zich richten op potentiële overtreders. Die hebben we ook steeds beter in beeld. Je weet vaak wel wie wel of niet wat doet. Natuurlijk moet je altijd een aantal blinde controles hebben, waarbij je niet weet om welk bedrijf het gaat. Ik zie dat de risicogestuurde aanpak minder last oplevert voor de goede nalevers, terwijl de pakkans voor de overtreders relatief gezien toeneemt.
Hoe beboeten we dat dan? Ik treed op wanneer de brandstofkwaliteit onvoldoende blijkt. Bij overtreding van de zwavelnorm wordt een schip aangehouden. Er moet correcte brandstof worden gebunkerd en het schip wordt internationaal geregistreerd. Aanhouding kost de reder geld. Dat is ook een vorm van lik-op-stukbeleid. De ILT kan een proces-verbaal opmaken. Het OM kan een boete opleggen, afhankelijk van de zwaarte van de overtreding. Ik heb de Kamer onlangs bericht over het risicogestuurde toezicht dat de ILT hanteert. Ik heb dat onder andere uiteengezet in een brief over de internationale uitwisseling van inspectieresultaten. Het is ook belangrijk dat de handhaving van de nieuwe zwavelnormen door alle omliggende landen goed, maar ook op een vergelijkbare manier wordt opgepakt. Dat geldt niet alleen voor deze sector, maar ook voor andere sectoren waarover we hier met elkaar praten. Ook de wijze waarop toezicht wordt gehouden, moet gelijk zijn. In Europa hebben we, mede op initiatief van Nederland, controleverplichtingen vastgesteld voor het aantal zwavelinspecties, voor het aantal monsternames en voor de selectie van schepen. Daarmee denken we dat we een goede invulling hebben gegeven aan het risicogestuurd toezicht en dat we dat ook meer internationaal hebben geharmoniseerd.
De film ging specifiek over het zwarte roet. Ik kan melden dat Nederland actief is in het black-carbondossier, dus het dossier met betrekking tot zwart roet in het Arctisch gebied. In september is in samenwerking met TNO en de International Council on Clean Transportation (ICCT) in Utrecht een internationale workshop over meetmethoden georganiseerd. Het verslag daarvan is samen met Canada ingediend ter bespreking in de IMO en is op zich goed ontvangen. De resultaten daarvan moeten nu weer worden meegenomen in het verdere traject om de goede meetmethode vast te stellen. Dit is onderdeel van het CO_2-traject. Roet is ook een onderdeel daarvan. Het gaat eerst om de definities en de meetmethoden en daarna om de maatregelen. Het liefste kom je al direct tot maatregelen, maar als we dit goed en snel doen, kunnen we ook sneller daartoe overgaan. Landen zijn gevraagd om hun ervaringen met meetmethoden en onderzoeksresultaten te delen. Dat lijkt me van belang.
Ik kom te spreken over de zeilboten van mevrouw Jacobi. De schoonste manier is natuurlijk om met zeil te varen en gebruik te maken van de krachten die reeds op zee aanwezig zijn. De natuur biedt ons prachtige vormen van energie. Voor zover mij bekend is er nooit een officiële aanvraag gedaan om het schip waarover mevrouw Jacobi sprak, onder Nederlandse vlag te brengen. Als men dat wil, kan de ILT het beoordelen op basis van de regels die gelden. Afhankelijk van de kenmerken van het schip, zoals de omvang, kan daar iets op worden bedacht. Als men onder Nederlandse regelgeving wil varen, kunnen we daar dus gewoon naar

kijken. Het is mij niet bekend dat er problemen in de regelgeving zitten, maar wij kijken daar graag naar. Ik vind het een sympathiek initiatief. Tegelijkertijd moet je beseffen dat dit niet genoeg massa of capaciteit zal opleveren om er het goederenvervoer over water mee te regelen. Dan moeten er wel heel veel van dit soort schepen voor de Nederlandse kust gaan varen. Het levert niet echt dé grote bijdrage aan de moderne koopvaardij. Dat geldt wel voor soortgelijke activiteiten, zoals de mogelijkheden van wind als hulpmiddel voor voortstuwing die hier en daar al worden toegepast. Zoals gezegd, ben ik bereid om hier positief naar te kijken.

Er zijn vragen gesteld over ontgassen. Op dit moment zijn er een aantal provinciale verboden ingesteld, te weten in Zuid-Holland en Noord-Brabant. De verboden zijn tijdelijk, in afwachting van een nationaal verbod op basis van het Scheepsafvalstoffenverdrag (CAD/CDNI). Ik ben in het kader van het CDNI met andere landen in overleg over een internationaal verbod. Andere landen doen ook mee. De Staatssecretaris heeft op 1 oktober in het AO Leefomgeving al aangegeven dat we ervan uitgaan dat er in 2016, dus dit jaar nog, een besluit wordt genomen in het CDNI. Zodra het er ligt, kunnen we aan de slag met het voorbereiden hiervan in de nationale regelgeving. Ik denk dat wij in Nederland voorlopen. Nationaal is het nog niet overal verboden, maar volgens mij lopen wij voorop in de aanpak van het ontgassen van de ladingstanks. In de havens van Rotterdam en Amsterdam zijn dampretourinstallaties voor vluchtige organische stoffen (VOS) verplicht. Nederland en Zuid-Korea zijn de enige landen die zo'n verplichting kennen. Wij hebben de IMO gemeld dat wij het op die manier doen. Ik heb nog niet verteld dat we op dit moment ervaring opdoen met nieuwe controlemethoden zoals de zogenaamde sniffers, snuffelpalen bij de ingangen van havens om de uitstoot te meten. Ook hebben we een samenwerking met de Belgische kustwacht om in de territoriale wateren te controleren.

Ik kom te spreken over de binnenvaart. Ik had al één vraag daarover beantwoord, te weten de vraag over de verbetering van de motoren. Er zijn nog een heleboel andere vragen gesteld over de binnenvaart. Hiermee is in brede zin aandacht gevraagd voor de positie van de binnenvaart, die het zwaar heeft gehad na een aantal moeilijke economische jaren. In deze commissie hebben we daarover veel gesproken. De capaciteit was door de gunstige jaren voor de crisis enorm vergroot. Daarna ging de vraag sterk omlaag, waardoor je eigenlijk met te veel schepen en te weinig handel zat. Dat heeft een gigantisch effect gehad. Als bijvoorbeeld een apotheker failliet gaat, is hij ook echt weg. Als een binnenvaartschipper failliet gaat, komt het schip vaak voor minder geld op de markt en ontstaat er een nog groter probleem. In het verleden hebben we daar allerlei dingen voor bedacht ter ondersteuning. We hebben bekeken of we in Europees verband een crisissituatie konden uitroepen en aan de slag konden met uitkoopfondsen. We hebben gekeken of we iets konden doen in de organisatie van de sector. We hebben een binnenvaartambassadeur gehad, die met iedereen daarover aan de slag is geweest. Ik ben zelfs – buiten alle rollen van de overheid om – aan de slag geweest met scheepsmakelaars om een markt te bedenken om schepen in het buitenland te verkopen. Ook de banken waren daarbij betrokken. Een aantal dingen heeft gewerkt en een aantal dingen kon niet. Ik heb de Kamer daarvan regelmatig op de hoogte gehouden. Dat was even het algemene plaatje.

Ik zal nu ingaan op de specifieke vragen. Een van de oproepen die altijd wordt gedaan, is: stel nu niet te veel eisen aan ze, want ze hebben het al zo zwaar. Gevraagd is hoe het staat met de onderhandelingen in de CCR over de technische eisen. In februari is er een akkoord bereikt over de afmetingen van ontluchtings- en verbindingsleidingen van brandstoftanks. Schepen die niet aan de constructie-eisen voldoen, kunnen dit oplossen met koppelstukken. Dat is in ieder geval aanmerkelijk goedkoper.

Ook hebben we in februari instemming bereikt over de eisen aan autokranen. Er rest nog slechts een redactioneel punt. Ik verwacht in juni een akkoord. Zo'n 5.400 schepen wordt een investering van zo'n € 40.000 bespaard. Dat is toch een goed resultaat. Het onderzoek naar de geluidseisen is ook zeer welwillend ontvangen. Geen enkel land wil dat een striktere toepassing van de eisen aan slaapvertrekken het einde van een substantieel deel van de vloot zou inluiden. Het zou ook een beetje gek zijn als dat de reden was. Een economische crisis is iets anders dan het stellen van eisen aan slaapvertrekken. Ook daarover wordt in juni verder gesproken. De gesprekken over de overige eisen, die eerder werden uitgesteld, gaan dan ook verder.
Wat kan ik doen aan de lage tarieven in de binnenvaart?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik kom nog even terug op het vorige punt. Mijn verwachting was dat er ook een reactie zou komen op mijn vraag of de Minister bereid is om anno 2016 nog eens te bekijken welke financiële problemen de schippers hebben en waar de belemmeringen liggen om bepaalde grote investeringen te doen. Mogelijk zijn die belemmeringen gerelateerd aan de banken. Het is goed om dat helder te hebben met elkaar, zodat we gerichte oplossingen kunnen aanbieden in plaats van vooral tegen elkaar te blijven schreeuwen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zei net dat ik zelfs al eens bezig ben geweest – mevrouw Belhaj zat toen nog niet in deze commissie – met banken, schippers en scheepsmakelaars om te zien of we tot verkoop van schepen konden komen. Je zit dan eigenlijk al heel erg in de private situatie. De schuldenstand is mij niet bekend. Ik weet welke bank de meeste leningen heeft verstrekt aan binnenvaartschippers. Ik weet ook wat het totaal is. Ik weet dat echter niet voor individuele schippers. Ik zie de financiële situatie van een schipper en zijn relatie met een bank ook eigenlijk als private aangelegenheden. Ik heb het echter eerder gedaan en ik zal het in de toekomst blijven doen: ik zal banken blijven oproepen om toch ruimte te bieden voor innovatie in de binnenvaart en om zaken mogelijk te maken, ook als er nog een oude schuld ligt. Je ziet dit overigens langzaam weer aantrekken. De economische crisis duurt niet eeuwig. De banken, die er zelf geen baat bij hebben als het echt misgaat, doen er verstandig aan om te blijven investeren.
Wat zou ik kunnen doen aan de tarieven in de binnenvaart? Een verbeterde positie van de binnenvaart vergt toch allereerst een bundeling van krachten in de sector, zoals ik de vorige keer al zei, om de onderhandelingspositie ten opzichte van andere partijen te versterken. Dat is ook de reden dat we verschillende keren daarop hebben aangedrongen. Het zijn veelal gezinsbedrijven. Het is mooi en bijzonder dat die nog bestaan, maar dit betekent niet dat je in bepaalde constructies je eigen positie niet verder kunt versterken door samen te werken en bijvoorbeeld bundeling van ladingen en bundeling van belangen kunt organiseren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kom nog even terug op de financiering door de banken. Ik ken de inzet van de Minister op dit punt. Het is een beetje een technisch verhaal, maar is het een idee om met de banken te bekijken of er twee hypotheken op één schip kunnen worden gevestigd? Dat wil zeggen: één hypotheek op de motor en één op het schip zelf. Ook in de vliegtuigbranche is dat te doen gebruikelijk voor de kleinere vliegtuigen. Een motor heeft een kortere looptijd dan een schip – ik zei al dat het een technisch verhaal is – waardoor je makkelijker een hypotheek schijnt te krijgen voor een nieuwe motor. Dat brengt het investeren in een nieuwe motor ook veel dichterbij.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar wil ik best naar kijken. Ik kan me er iets bij voorstellen. Wij spreken af en toe met de banken, dus bij zo'n gelegenheid kan ik daarnaar vragen.
In 2013 hebben wij geconstateerd dat er geen Europees draagvlak is voor het invoeren van een sloopregeling. Een dergelijke regeling kan alleen op Europees niveau worden georganiseerd.
De transparante veiling met heldere voorwaarden en eisen ...

De **voorzitter**:
Pardon, er is nog een vraag over het vorige punt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
De reactie van de Minister op de vragen over de sloopregeling ging mij iets te snel. Waarom kan dit alleen op Europees niveau worden geregeld? Waarom kan het niet gewoon in Nederland worden gedaan? Voor auto's hebben we dat ook gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Omdat het geld dat daarvoor beschikbaar zou zijn, op Europees niveau is verzameld. In Europees verband wordt de keuze gemaakt om het wel of niet te doen. Je moet in Europees verband een crisis uitroepen, wil je zaken uit de markt kunnen nemen zonder dat er sprake is van valse staatssteun. Dat kon dus niet. Wel hebben sommige banken schepen vastgelegd die niet op het water gingen varen.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
In het verlengde daarvan kom ik terug op iets waarover het eerder ging. Als je niet goed inzichtelijk hebt hoe groot het probleem is, kun je natuurlijk nooit overgaan tot het uitroepen van een crisis en kun je nooit overgaan tot maatregelen in dat kader. Is de Minister echt niet bereid om samen met de sector te bekijken hoe groot het probleem precies is en om dat naar buiten te brengen, zodat er bijvoorbeeld van dit soort regelingen kan worden gebruikgemaakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij hebben dit in 2013 uitgebreid laten uitzoeken. Toen lag er een verzoek van de Kamer om dit in Europees verband te doen en om een crisis uit te roepen. Wij hebben allerlei rapportages liggen. De hele financiële situatie is toen in kaart gebracht. Ook zijn alle mogelijkheden bekeken. We hebben dat dus uitgebreid liggen. Nu gaat het juist wat beter dan in die tijd. Er zit een stijgende lijn in. We hebben al die informatie dus al.
De fracties van de PvdA en de SP hebben gevraagd hoe ik aankijk tegen het idee van een transparante veiling met heldere voorwaarden en eisen. Naar aanleiding van een verzoek van de Kamer in het AO Zeevaart/Binnenvaart van 6 februari 2013 hebben we een onderzoek laten doen door Panteia. Panteia heeft de markttransparantie in de binnenvaart vergeleken met die in zeven andere branches, waaronder het goederenwegvervoer, de luchtvracht, de short sea shipping, het goederenspoorvervoer en de visserij. Panteia pleit in zijn rapport voor schaalvergroting en samenwerking in de binnenvaart om tot een betere marktordening te komen. De meeste aanbevelingen uit dat rapport hebben we onderschreven. Waar er een rol voor ons was, hebben we het overgenomen. Waar er een rol was voor de binnenvaartsector zelf, hebben we dat aan de sector meegegeven. Het moment voor de sector om stappen te zetten was toen eigenlijk al gekomen. Het is mijn overtuiging dat een betere samenwerking echt kan leiden tot versterking van de positie van de sector in de logistieke keten en tot een betere onderhandelingspositie over vrachtprijzen. Dat vergt wel de cultuuromslag waarover we het net al hadden. In mijn aanbiedingsbrief bij het rapport aan de Kamer heb ik aangegeven dat binnenschippers de nasleep van de economische crisis

moeten aangrijpen voor die cultuuromslag in hun sector. Het is nu het moment om te zeggen: jongens, als we de stap naar boven dubbel zo snel willen zetten en de volgende keer niet weer in zo'n situatie willen terechtkomen, zullen we de samenwerking moeten versterken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik heb daarnaar gevraagd omdat dit samenhangt met het hele verhaal van «wat naar het water kan, moet naar het water». Er moeten knelpunten worden weggenomen om het vervoer over het water te laten toenemen. Wij kunnen wel van alles bij de sector neerleggen, maar wij moeten zelf ook wat doen. Ik wijs op het gedoe met de bruggen en de lange wachttijden daar. Ik heb ook gevraagd hoe het staat met het project maatwerkvervoer. Daar heeft het volgens mij ook mee van doen. Als je de verladingen laat toenemen, help je de sector daar sowieso heel erg mee. Ik denk dat je de markt er ook gezonder mee maakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom straks nog op de bediening van de bruggen. Ook de heer Van Helvert heeft expliciet daarnaar gevraagd. Natuurlijk moeten ook de omstandigheden gunstig zijn, maar wat er is gebeurd in de sector, was echt een kwestie van de markt. Aan de ene kant was er een heel gunstige ontwikkeling met grote investeringen door de sector. Aan de andere kant trad er ineens een enorme val van de markt op. Wij kunnen een hoop doen. Wij kunnen zelfs laagwater organiseren. Dat is altijd goed voor de tarieven! Uiteindelijk gaat het echter toch om een structurele verbetering in de sector.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Ik krijg niet echt een antwoord op mijn vraag over het project maatwerkvervoer/modal shift. Ontwikkelt zich dat in ijltempo?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We zijn in overleg met de sector, met de voorzitter van het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB). Er waren meer vragen gesteld over modal shift, die ik er dan ook meteen maar even bij pak. Het Rijk heeft geen specifiek modalshiftbeleid en geen specifieke modalshiftdoelstellingen. Het gaat ons erom dat er verschillende vormen van vervoer mogelijk zijn en dat die allemaal zo schoon, zo slim en zo efficiënt mogelijk moeten zijn. Wij stimuleren dus eigenlijk alle vormen van vervoer zonder dat we zeggen dat er een verplaatsing van het ene naar het andere vervoer moet plaatsvinden. Het Havenbedrijf Rotterdam heeft bijvoorbeeld wel een specifiek modalshiftbeleid, dat tot uiting komt in streefpercentages voor het vervoer over het water of de weg enzovoorts. Het I en M-beleid is gericht op het optimaal benutten van de capaciteit op alle verschillende vervoersnetwerken. Wij stimuleren inderdaad het vervoer over water. Ook stimuleren wij het vervoer per trein. Dat doen we zonder dat we zeggen dat een bepaald percentage moet verschuiven van het een naar het ander.

De heer **Smaling** (SP):
Ik ga even door op dit punt. Het is heel goed dat de heer Van Helvert vroeg naar de sluizen en bruggen, want die vormen natuurlijk een onderdeel van het probleem. Als het aanbod minder is, ga je op een gegeven moment ook geen mensen meer fysiek neerzetten bij de bruggen en sluizen. Zo kom je op een glijdende schaal. Het is hard werken. Als er straks geen mensen meer bereid zijn om in de sector te werken, is het gewoon afgelopen. Dat legitimeert naar mijn mening dat je toch op een bepaalde manier ingrijpt en niet steeds zegt dat het de markt is. Als in de landbouwsector de melkprijzen te veel zakken, is er een interventiemechanisme. De landbouw is namelijk ook niet alleen maar markt: je hebt grond, je hebt opstallen, je hebt geïnvesteerd, je hebt geleend. Je kunt de

binnenvaartsector niet vergelijken met het spoortransport of het wegtransport. Ik vraag de Minister om door een andere bril naar deze sector te kijken. Als je alleen zegt dat de markt het moet doen, gaat het gewoon niet werken. Je moet als kabinet ook de ambitie hebben om een bepaalde kant op te gaan met zo'n sector. Ik mis die ambitie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Die is er wel, hoor. Het is voor mij niet alleen markt. In het kader van Beter Benutten zijn wij bijvoorbeeld actief bezig om partijen over te halen om van de weg naar het water te gaan. Je doet dat dan door middel van een stimulering. We stimuleren partijen dus om vervoer over het water te regelen. Er zijn grote bedrijven die daar «ja» op hebben gezegd en die dus een aantal vrachtwagens per dag van de weg halen en de lading in plaats daarvan over het water laten gaan. Ook stimuleren we door te investeren in vaarwegen, sluizen en dat soort zaken. Het komende jaar worden er veel sluizen aangepakt.
Laat ik dan meteen maar het dossier van de bediening van bruggen en sluizen erbij pakken. Een en ander lijkt in tegenstelling met datgene wat we beogen met Beter Benutten: meer vervoer over water. Dat heeft echt alleen te maken met een bezuiniging die we moesten vormgeven. De afgelopen jaren hebben we zoals bekend heel veel bezuinigingen gehad. Op een ministerie kun je dat op een gegeven moment niet meer ongezien wegkrijgen. We hebben dus op alle modaliteiten – de weg, de vaarwegen, de fiets, het milieu – bezuinigingsmaatregelen moeten nemen. We hebben die een paar keer expliciet in de Kamer aan de orde gehad. We hebben gezegd dat het heel vervelend is, maar dat we zullen moeten bezuinigen op de bedieningstijden van de bruggen en sluizen. We hebben geprobeerd om dit zodanig vorm te geven dat het zo min mogelijk effect zou hebben, bijvoorbeeld door bedieningen meer te centreren binnen bepaalde tijden, zodat de mensen er niet 24 uur per dag zitten terwijl iedereen ongeveer op dezelfde tijd komt. Ook hebben we gekeken naar bediening op afstand. We hebben afspraken gemaakt met regio's dat ze zelf een bijdrage leveren als ze dat nodig vinden. Sommige regio's doen dat ook. Het moet van de ene of van de andere kant komen. Ik zou ook het liefste willen dat alles zo ruim mogelijk was, zodat ik bijvoorbeeld alle vaarwegen kon verdiepen. We investeren erin, we vinden het belangrijk en we zijn er ook mee bezig, maar niet alleen de binnenvaart heeft een crisis; ook de rijksoverheid heeft die voor een deel gehad en heeft die nog steeds. We hebben nog steeds enorme bezuinigingsopgaven.

De heer **Smaling** (SP):
Dit is toch niet helemaal consequent, want we gaan bij Kampen en Varik wel van die gekke nevengeulen graven. Dat kost ook klauwen met geld. We hebben een energieakkoord. We kappen Canadese bossen weg voor 4 miljard. Dat ziet iedereen op zijn energierekening terug. Vervolgens flikkeren we dat hout in een kolencentrale. Dat slaat nergens op, want hout stoot zo'n beetje meer CO_2 uit dan kolen en gas bij elkaar. Dat zijn wel keuzes, waarin we heel veel geld steken dat we niet hierin kunnen steken, terwijl je gewoon een vrachtdoel zou kunnen stellen. Wat zou je graag over je kanalen en je rivieren getransporteerd zien? Dan hoeft ook Ballast Nedam niet over de kop te gaan omdat het onder de kostprijs biedt voor het verbeteren van de A15. Het zijn keuzes die je gewoon kunt maken ...

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag, mijnheer Smaling?

De heer **Smaling** (SP):
Kom nu los van de achterhaalde VVD-visie dat de markt alles regelt. Als dat zo zou zijn, dan hoefden wij hier ook niet te zitten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
U was het net nog zo eens met mevrouw De Boer! Het gaat hier helemaal niet over de markt die alles regelt. De commissie heeft over de binnenvaart altijd de meeste vragen in vergelijking met de andere beleidsterreinen die we kennen. Er liggen ook ongelooflijk veel rapporten. De overheid bekijkt heel intensief wat zij wel en wat zij niet kan doen ter ondersteuning. Wat dat betreft gaat er dus veel aandacht naartoe. Dat is ook van belang. Het mooie is dat het voor een deel ook beter gaat en dat het relatief goed gaat. Dat geldt sowieso voor Nederland, waar een heel hoog percentage goederen over het water wordt vervoerd vergeleken met elk ander land om ons heen. Het aandeel van de binnenvaart in het goederenvervoer is gestegen van 29% in de periode voor de economische crisis naar 32% in de periode 2010–2014. Het stijgt dus nog steeds. Met Beter Benutten-programma's zullen we proberen om dit verder te stimuleren. Ook in het containervervoer is er over dezelfde periode een stijging te zien van 30% tot circa 36%. Ik ken het verhaal van de Canadese bossen niet. Ik hoorde de heer Smaling al zeggen dat dit de portefeuille van Minister Kamp betreft. Ik zal het nog eens bij hem navragen. Investeringen in waterveiligheid – het Varik-Heesseltverhaal – kunnen hiermee niet vergeleken worden. Gezien de klimaatverandering moeten wij investeren in veiligheid, ook qua breedte van onze rivieren. Waar gaan wij het water opvangen op het moment dat er te veel van is? Als we dat doen, zorgen we ervoor dat de rivieren zo worden achtergelaten dat ze ook beter bevaarbaar zijn. Dan pakken we de binnenvaart dus ook meteen mee.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ga hier even op door. De Minister pakte er de bediening van de sluizen bij. In het kader van het MIRT heb ik niet voor niets ertoe opgeroepen om dat geheel eens bij elkaar te pakken. Wat hebben we nodig om niet stil te staan? Je kunt niet zeggen: alleen de boot, alleen het spoor of alleen de weg. Het hangt met elkaar samen. Dat heeft te maken met de modal shift. Dat overzicht hebben we nog niet. We zien wel dat het kabinet 10 miljard extra wegneemt vanuit de toekomst. Wanneer kunnen we het totaaloverzicht verwachten, het integrale overzicht van wat we nodig hebben om volgend jaar niet stil te staan, zodat ook het bedrijfsleven weet waarin het zou kunnen investeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat hebben we. Het heet SVIR: Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. Daarin wordt precies aangegeven welke investeringen waar moeten worden gedaan om Nederland in beweging te houden, zoals dat heet. Na de bezuinigingen hebben we aangegeven dat we niet alles meer kunnen halen, omdat dat gewoon niet meer mogelijk is voor 2020. Dat was namelijk het eindplaatje. Op dit moment wordt gewerkt aan een omgevingsvisie in het kader van het Omgevingsplan. Dat wordt een SVIR+-verhaal, want het wordt een bredere visie dan alleen de ruimtelijke vastlegging van mobiliteitsvraagstukken. Ook de milieukant en de leefomgeving zitten daarin. Die omgevingsvisie moet in 2018 klaar zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
In dat kader heb ik gevraagd om het te verbreden met de economische factor. Je kunt zeggen: we moeten bezuinigen en we gooien de sluizen wat meer dicht. Dan komt er echter ook minder geld binnen aan de andere kant. Zit je zo niet in een vicieuze cirkel? Als de sluizen open zijn, kunnen we meer verhandelen en krijgen we meer geld in het laatje. Uiteindelijk komt het allemaal in dezelfde pot terecht, waarna het wordt herverdeeld. Helpen we onszelf op deze manier niet de verkeerde kant op?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Helaas is het niet altijd zo dat de baten op dezelfde plek terechtkomen als waar de lasten liggen. Nu is dat geen probleem; we weten als overheid dat we vaak investeringen moeten doen om de baten elders te laten vallen. Alleen moet je de middelen daarvoor wel hebben. Uiteindelijk kan ik niet meer uitgeven dan wat in mijn portemonnee zit. Als ik dat zou doen, zou de Kamer mij in een ander overleg over tafel trekken. Ik moet hierin dus gewoon netjes blijven.
Wat de sluizen en bruggen betreft heb ik destijds al aangegeven dat ik het vervelend vond dat we het moesten doen, maar dat het moest. Ik heb toen gezegd dat we het zo goed mogelijk probeerden te doen en dat we probeerden om maatwerk te leveren. Dat hebben we ook gedaan. We hebben met alle regio's afspraken gemaakt. We monitoren ook om te bekijken of het goed gaat, om te zien of wat we bedacht hebben ook daadwerkelijk werkt. Ik heb het idee – ik krijg ook terugkoppelingen in die zin – dat het tot nu in het algemeen goed werkt en dat de per regio gemaakte maatwerkafspraken uitpakken zoals verwacht. Als er nieuwe inzichten zijn, is er altijd ruimte voor nader overleg. Dat is vooralsnog mijn beeld, voordat we denken dat het allemaal niet goed gaat.
Mij is gevraagd of het aantal nieuwe ligplaatsen voldoende is. De behoefte aan ligplaatsen is goed in beeld gebracht. Er zijn tekorten op de Waal, de IJssel, de Merwede, het Amsterdam-Rijnkanaal en de «Rijn-Schelde» Via het lopende MIRT voeren we projecten uit om extra ligplaatsen te realiseren. Boven-IJssel is een voorbeeld daarvan. We hebben dus goed inzicht. Als er meer wensen zijn, denk ik dat Schuttevaer ons weet te vinden. Dan kunnen we er altijd weer over praten. Het is niet altijd even gemakkelijk. Ik heb me er heel erg over verbaasd, maar ik heb gezien dat er vaak zeer veel maatschappelijke weerstand is tegen het aanleggen van ligplaatsen in een gemeente. Daar schijnen allerlei beelden bij te horen. Dat maakt het best complex. Ik heb twee van die projecten bekeken. Ik denk dat het daarom extra belangrijk is dat we op tijd in de gaten hebben wat er moet gebeuren, omdat het nog weleens langer kan duren dan je denkt.
Ben ik bereid om in gesprek te gaan met banken over de financiering van kleine binnenvaartschepen? De beoordeling van kredietaanvragen van binnenvaartondernemingen wil ik aan de banken laten. Ik verwacht niet zo veel van een gesprek met de banken daarover, maar ik kan wel een algemene oproep doen aan banken om meer ruimte te bieden voor innovatie in de binnenvaart. Ik begin daar vandaag mee, op deze plaats, maar ik zal dat ook elders herhalen.
Mij is gevraagd of ik het verdwijnen van kleine schepen kan tegengaan en of ik het gebruik van kleine vaarwegen kan borgen. Het verdwijnen van kleine schepen heeft allereerst te maken met de hoge gemiddelde leeftijd van de ondernemers – dat zie je voor een deel ook in de landbouwsector – maar ook met het ontbreken van bedrijfsopvolging en met de hoge gemiddelde leeftijd van de schepen. Het gaat financieel-economisch niet zo slecht met de kleine schepen, vooral doordat ze lage hypotheeklasten hebben. Er lijken ook voldoende marktkansen te zijn, ook in vergelijking met het wegvervoer. Dat wordt bijvoorbeeld bevestigd door het recente rapport van Panteia over het zand- en grindvervoer. Ik denk dus dat het niet zozeer aan de marktkant of in de lasten zit, maar heel vaak in de eigen omstandigheden. Wij hebben een voorwaardenscheppende rol. Wij proberen het beheer en het onderhoud van en de investeringen in de vaarweginfrastructuur zo goed mogelijk te doen. Voor de kleine vaarwegen ligt dat bij de provincies en de gemeenten. Wat dat betreft is het voor de leden van belang om ook hun collega's op andere overheidsniveaus daarop in te zetten. Het zo veel mogelijk wegnemen van belemmeringen in de regelgeving is een belangrijke overheidstaak, bijvoorbeeld bij de introductie van nieuwe kleine schepen, de verduurzaming van de binnenvaartvloot en de bemanningssamenstelling van binnenvaart-

schepen. Ik probeer daarbij specifiek te denken aan de situatie van de kleine schepen en wat dat dan voor hen betekent.
De D66-fractie heeft gevraagd naar de Subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart (IDB). Ik begon al met te zeggen dat vergroening in de binnenvaart van wezenlijk belang is voor de sector. We hebben de ambitie om een goed innovatieklimaat te scheppen voor de binnenvaart. Voor 2014–2015 gold de Subsidieregeling innovaties duurzame binnenvaart, die in 2015 positief is geëvalueerd. De regeling heeft naar behoren gewerkt en had meerwaarde. In de regeling werd gebruikgemaakt van rentecompensatiegelden op het Nederlands deel van het reservefonds voor de binnenvaart. Ook nu is er nog budget beschikbaar. Ik heb besloten om een vergelijkbare regeling te treffen voor 2016 en 2017. Dat is de ontwerpsubsidieregeling die nu voorligt. De beoogde invoeringsdatum is 1 mei. Dat is op korte termijn, juist vanwege het belang van de sector om meteen door te kunnen gaan. Of het voldoende is, zal moeten blijken. We zullen dit ook weer evalueren, net zoals we nu hebben gedaan. De eerste ervaring was positief. Daarom zet ik het ook door. Per 1 mei zal het ook weer ingaan. De regeling wordt uitgevoerd door het Expertise- en InnovatieCentrum Binnenvaart (EICB), dat daarvoor een opdracht heeft gekregen. Het EICB heeft een raad die de verschillende aanvragen beoordeelt en punten geeft.
Ik kom te spreken over de maritieme strategie. Daarover kan ik kort zijn: de uitvoering loopt, er is goede voortgang en we hebben constructief overleg met de sector. De sector heeft ons wel gevraagd om specifiek meer aandacht te besteden aan een aantal punten waarover hij zich zorgen maakt. Daarover zullen we met de sector in overleg treden. Dat gaat onder andere over het tempo waarin het scheepvaartregister verandert. Mevrouw De Boer heeft specifiek daarnaar gevraagd. Er wordt op dit moment aan gewerkt. De ILT bekijkt waar verbeteringen mogelijk zijn. Zij is bijvoorbeeld bezig met het terugdringen van de doorlooptijd van de aanvragen en registratieverzoeken en met het voorkomen van administratieve fouten bij de aanvrager en de behandelaar. Er wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de digitale dienstverlening. Zo ontwikkelt de ILT in samenwerking met de gebruikers een nieuw digitaal systeem voor het aanvragen en behandelen van vergunningen en ontheffingen. Ook Kiwa Nederland heeft zijn aanvraagsysteem verbeterd. De doorlooptijden vallen nu binnen de afgesproken termijn. Kiwa bekijkt met de rederijen de mogelijkheden om de dienstverlening verder op de wensen af te stemmen. Een snelle klachtenafhandeling door Kiwa is natuurlijk ook belangrijk. Waar nodig wordt die ook verbeterd. Ik laat ook extern onderzoek uitvoeren om te bezien of de verbeteringen rondom het register voldoende zijn. Ook de bereikbaarheid van het register, inclusief de optie van 24/7-dienstverlening, wordt hierin meegenomen. Dit duurde even.
Daarom duurde het ook lang voordat we het met de sector eens waren over hoe de verbeteringen er uit zouden moeten zien. In de sector werd gedacht: misschien moeten we maar meteen een heel nieuw systeem kiezen. Ik zei: ga nu eerst datgene verbeteren wat je al hebt, dan kunnen we daarna verder kijken. De opvattingen over de reikwijdte van het onderzoek hebben dus verschild. Binnenkort gaan we met elkaar in gesprek over de vraag of er nog vervolgstappen nodig zijn. Ik denk dat het hierdoor allemaal wat langer heeft geduurd dan we hadden gedacht. Op basis van de huidige planning zal het onderzoek kort na de zomer afgerond zijn en kunnen er alvast concrete maatregelen worden genomen. Ik zal de Kamer voor het zomerreces een voortgangsbrief sturen over de hele maritieme strategie, die natuurlijk uit veel meer stappen bestaat.
Ik kom bij de vragen over de helihaven Eemshaven, een initiatief van Groningen Seaports. Er is een verzoek ontvangen voor ontheffing in het kader van de Structuurvisie Waddenzee, die tot mijn verantwoordelijkheid behoort, en de Regeling algemene regels ruimtelijke ordening. Ter

bescherming van de natuurwaarden ga ik naar deze ontheffing kijken. Er is niet voorzien in een nieuw vliegveld op de Wadden. De aanvraag voor ontheffing heb ik nu in behandeling. Op zich kijken we er positief naar, maar het moet allemaal natuurlijk wel kunnen passen. De fracties van de PvdA en het CDA vroegen naar een nauwe samenwerking met de helihaven Den Helder voor SAR-helikopters. Een helihaven in de Eemshaven is voor SAR echter niet nodig, dus de SAR-helikopters zullen voornamelijk vanuit Den Helder gaan opereren. Ik bekijk vooral de gevraagde ontheffing. Ik weet dat er discussie is tussen Den Helder en Groningen over de vraag of er überhaupt wel ruimte is voor een extra helihaven. Ze zullen met elkaar moeten praten over de vraag wie dan waarop gaat focussen. Ik bekijk dit vanuit de ontheffingskant.
Ik kom bij de niet-gestelde vraag van de D66-fractie over het onderzoek naar de SAR-helikopters. In de schorsing ben ik even gaan vragen waar het over ging. De vorige keer heeft de D66-fractie gevraagd of ik de SAR-aanbestedingen wel goed had gegaan, omdat zij externe signalen hierover kreeg en twijfels had. Ik heb toen antwoord gegeven op alle vragen die er leefden en ik heb gezegd dat ik een onafhankelijk onderzoek zou laten uitvoeren door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). Dat heb ik laten doen. Ik heb dat de Kamer toegestuurd; het staat nu ook op de agenda. Naar aanleiding daarvan begreep ik dat de D66-fractie had willen vragen of de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) wel goed genoeg betrokken is geweest bij het NLR-onderzoek. Ik stel voor dat ik ervoor zorg dat er alsnog een vervolggesprek plaatsvindt tussen de VNV en het NLR zodat de zorgen die er nog leven, kunnen worden doorgesproken. Ik heb echt bewust gekozen voor een onafhankelijk instituut, in de hoop dat daarmee alle mist verdwenen zou zijn. Er blijkt toch nog wat mist te zijn, dus het lijkt mij goed om dat gesprek te organiseren. Het NLR kan dan als onafhankelijke deskundige beoordelen of de opmerkingen van de VNV moeten leiden tot aanpassingen of aanvullingen. Ik zal dit terugkoppelen naar de Kamer.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nu het onderwerp van de helikopters is afgesloten, heb ik nog een vraag over de luchthavens in Den Helder en Eemshaven. De Minister zegt dat er discussie is tussen die twee en dat ze dat maar eens moeten uitpraten. Natuurlijk, maar daarnaast heeft Defensie hier ook een rol in. Moet er binnen het kabinet niet worden besproken hoe Defensie ertegen aankijkt? Zodra er een continuïteitsdreiging is voor Den Helder, is het een heel andere zaak. In dat kader had ik de Minister gevraagd welke rol zij voor zichzelf ziet weggelegd om in de discussie met Groningen en Den Helder op te treden om die continuïteitsdreiging tegen te gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daarom noemde ik die discussie ook even. Ik heb daar natuurlijk geen rol in, want ik ga alleen over de ontheffing op het gebied van natuurwaarden en de Waddenzee. Natuurlijk ken ik de discussie die speelt tussen beide luchthavens, maar ook in het kabinet. Ik heb mijn collega van Defensie gehoord, die vraagt of wij wel of geen ontheffing gaan geven en zegt dat Defensie er niet zo blij mee is, omdat die in Den Helder investeert. Dan nog moeten we ook de andere kant zien. Noord-Nederland wilde het energiedraaipunt van Nederland zijn – de noorderlingen hier weten beter dan ik hoe het wordt genoemd – en is allerlei investeringen aan het doen om er ook economisch gezien weer wat bovenop te komen. Ik zag gisteren een onderzoek naar provincies. Ik geloof dat Groningen de enige was die niet vooruitging qua economische groei. Als Noord-Nederland investeringen gaat doen om de offshoresector te ondersteunen en om de energierotonderol waar te kunnen maken, is dat op zich ook heel aantrekkelijk. Concurrentie is altijd lastig, maar het is een markt waarin partijen moeten laten zien dat ze het gunstigste aanbod gaan leveren. Ik

heb het alleen informeel besproken, maar dit is mijn primaire reactie als Minister, misschien als liberale Minister. Ik vind het interessant wat daar gebeurt. Nogmaals, mijn rol als Minister is vooral om te kijken naar de ontheffing vanuit de natuurkant.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik moet de Minister toch even bevragen, want zij maakt ook onderdeel uit van het kabinet. Wat doet het kabinet dan op dit punt? We hebben zojuist gehoord welke discussie er speelt in het kabinet. Het gaat erom dat er sprake is van een continuïteitsdreiging. Dat wil Defensie niet. Daarom is er toch wel een rol voor het kabinet, want de overheid en het bedrijfsleven hebben veel moeite en geld gestoken in Den Helder. We zien ook zeer zeker de mogelijkheden voor Groningen en de Eemshaven. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat er op basis van samenwerking tussen Den Helder en de Eemshaven tot een helikopterhaven wordt gekomen waarbij – ik noem maar wat – Groningen een dependance is van Den Helder? Misschien ligt daar een rol voor de Minister en het kabinet. Je moet niet twee helikopterhavens hebben die elkaar kapot concurreren, waarbij er een continuïteitsdreiging is voor Defensie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb daarnet al geprobeerd om een inkijkje te geven door de informele discussie weer te geven die ik met mijn collega van Defensie had. Formeel is er geen rol voor het kabinet. Een luchthavenbesluit is een provinciaal besluit. Dat is gedecentraliseerd. Wij gaan ook niet sturen in deze marktmechanismen. Ik denk dat ze groot genoeg zijn om met elkaar te bekijken hoe ze dit het beste kunnen doen en waarop ze zich kunnen focussen. Er zijn in Nederland ook verschillende havens die met elkaar concurreren, maar de afgelopen jaren ook in staat zijn gebleken om goede afspraken met elkaar te maken over wie zich waarop focust. Laten we het gewoon daar laten liggen waar het zou moeten liggen.
Dan kom ik te spreken over het bemiddelingsproces tussen de KNRM en Noordgat. Ik weet dat Johan Jacobs, onze hoofdingenieur-directeur van Zee en Delta, nu de gesprekken voert, dus als een soort bemiddelaar optreedt. Er moest een andere bemiddelaar komen dan de Nederlandse Kustwacht. Er is verzocht om een geschillencommissie in te stellen. Vanuit dat perspectief heeft Rijkswaterstaat met beide partijen een gesprek gevoerd. Ook zijn er separaat gesprekken gevoerd met de KNRM en met Noordgat. Deze gesprekken zijn open en constructief verlopen. We hebben bekeken welke mogelijkheden er zijn om tot een geschillencommissie te komen. Het inrichten van een geschillencommissie is alleen zinvol als beide partijen het eerst eens worden over het vraagstuk en over de normen die bij een dergelijke commissie worden neergelegd. Op heel korte termijn vindt er een vervolggesprek plaats met beide partijen om overeenstemming te bereiken over dit vraagstuk. Zodra die overeenstemming er is, zullen we meteen overgaan tot het normenkader en zullen we bezien hoe de geschillencommissie verder moet worden vormgegeven.
Tot slot behandel ik het blokje «varia». Er zijn aanhoudende klachten in de binnenvaart over het boetebeleid van de ILT, zo meldden mij de fracties van in ieder geval de VVD, de PvdA en het CDA. Ik kan niet ingaan op de individuele gevallen die zijn genoemd, omdat de precieze achtergrond ervan onduidelijk is, terwijl die wel relevant is voor de hoogte van de opgelegde boetes. Vorig jaar hebben we in AO's in juni en november gesproken over de nieuwe boetebedragen. Ik heb toen aangegeven dat de boetebedragen voorheen laag waren en weinig prikkels gaven voor gedragsverandering. Voor een level playing field is het ook van belang dat iedereen zich aan de regels houdt. Mij hebben ook klachten bereikt. De ILT heeft onlangs in overleg met de sector besloten om de feiten op een rij te zetten en opnieuw te bekijken of de opgelegde boetes in verhouding staan

tot de overtredingen. De gegevens die worden verzameld, zullen met de sector worden besproken. De branche kan dan ook haar ervaringen inbrengen. Een vervolgafspraak is al in de maak. Ik vind dus dat er strenge boetes moeten zijn, want anders heeft het geen effect, maar die moeten wel passend zijn voor datgene wat wordt overtreden. De voorbeelden van de rij- en rusttijden doen me denken aan de vrachtwagensector. Ik ben daarnaar aan het kijken, want soms leiden die tot heel gekke situaties. De ILT is er dus mee bezig en ik zal er ook naar kijken.
Ik ben bezig met het koppelen van de beloodsing aan de kapitein. Dat doe ik met het project Loodsplicht Nieuwe Stijl 2011. Wij willen een nieuw regime opzetten voor vrijstellingen en ontheffingen waarbij de kapitein de vrijstelling krijgt als hij met een bepaalde frequentie een vaartraject of een haven aandoet en we dus weten dat hij dit heel goed zou moeten kunnen. Ik verwacht voor de zomer de conceptwetgeving in procedure te brengen, zodat die begin 2017 bij de Kamer ter behandeling kan worden aangeboden.
Tot slot zeg ik dat walstroom inderdaad milieuvriendelijker is voor het gebruik van generatoren op stookolie. I en M heeft gesprekken gevoerd bij verschillende zeehavens om de mogelijkheden voor walstroom te verkennen. Het verlagen van de belasting, waarnaar werd gevraagd, kan inderdaad mogelijk het gebruik van walstroom bevorderen. Zoals bekend doe ik niet aan belastingmaatregelen. Dat is het terrein van het Ministerie van Financiën. Ik ben in gesprek met mijn collega van Financiën over de mogelijkheden om de energiebelasting voor walstroom af te schaffen. Dit staat overigens wel haaks op het kabinetsbeleid om het belastingstelsel te vereenvoudigen. Daartoe roept de Kamer ons ook altijd op: niet te veel verschillende zaken. Ik ben er dus over in gesprek, omdat ik zelf ook denk dat het in ieder geval voorlopig een aantrekkelijke optie kan zijn.
Voorzitter, daarmee heb ik alle vragen beantwoord.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Wij gaan over tot de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De spreektijden bedragen anderhalve minuut per persoon. Daar houd ik de leden ook aan, want anders gaan we ver voorbij het eindtijdstip van 13.00 uur.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de Minister voor de beantwoording. Ik ben positief over de inzet op de verlaging of zelfs het tenietdoen van de energiebelasting voor walstroom, alsmede over de toezegging om te kijken naar de regelgeving voor Fairtransport. De antwoorden over ontgassing waren wat mij betreft duidelijk.
Ik maak me zorgen over de modal shift en de hele ontwikkeling van onze binnenvaart, zowel wat betreft de vergroening als de verschuiving van het vervoer op de weg – het oplossen van de files – naar het water. Ik vind dat de Minister erg op de vlakte blijft in dat geheel, in plaats van uit te stralen dat zij ervoor gaat. Ik denk dat we hier hard aan moeten trekken. Ik pleit voor een evaluatie van alle belemmeringen die er op dit moment zijn bij de bruggen en de sluizen. Ik vond dat de Minister daar positief op reageerde. Ik krijg tig klachten over die versobering. Is de Minister bereid om een evaluatie te doen van de versoberingsronde van het afgelopen jaar? Deze knelpunten zijn ook van belang in het kader van de verschuiving van vervoer naar het water en om de binnenvaart gezonder te maken en te laten investeren in vergroening. Wij moeten die hele slag niet onderschatten. Ik vind dit heel matigjes. Ik overweeg een motie op dit punt, dus ik vraag bij dezen een VAO aan.
Ik ben ook niet zo enthousiast over de beantwoording over de SAR-helikopters in Den Helder en Eemshaven. Volgens mij moet je de samenwerking juist aan de voorkant inbrengen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Om met dat laatste te beginnen: dat moeten de havens wel zelf gaan opbrengen. Ik ben blij met de reactie van de Minister, want het is goed voor de windparken boven Schiermonnikoog. Het verbaast mij eerlijk gezegd dat ik de CDA-fractie hoor pleiten voor beperking van de concurrentie in dit verband. Maar goed, wie weet pakt de heer Van Helvert dit in tweede termijn nog op. Het voegt wel degelijk iets toe in die omgeving. Ik voel me een beetje geroepen om hierop te reageren, omdat de Minister er al aan herinnerde dat ik uit het noorden kom.
Ik heb gemist of de Minister zal interveniëren in de stemming die aan het einde van de maand plaatsvindt in het Europees parlement over de normering van uitstoot van scheepsmotoren. Kan zij daar kort nog iets over zeggen?
Mevrouw Jacobi had het al over de sluizen. Wij hebben hierover ook samen een motie ingediend. Het lijkt me goed om in het najaar nog eens naar dit onderwerp te kijken, want er bereiken ons wel degelijk berichten dat er problemen zijn met wachttijden enzovoorts. Er wordt inderdaad heel veel opgelost met ICT. Heel veel wordt wel gedaan, maar we moeten misschien eens naar de concrete knelpunten kijken die in dit verband zijn blijven liggen.
Ik ben ook blij met de positieve reactie over de energiebelasting. We hebben dit al eens eerder aan de orde gehad, maar dat is inmiddels een paar jaar geleden. Toen lag het nogal moeilijk, omdat het belastingtechnisch lastig was. Ik denk dat het goed is dat de Minister dit in overleg met haar collega oppakt.

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Nederland is nog twee maanden en negen dagen voorzitter. We hebben vandaag naar de film van mevrouw Notenboom gekeken. Ik vraag de Minister of zij, zolang wij nog voorzitter zijn, een tandje erbij kan zetten op het dossier van het schoner worden van de internationale scheepvaart. Heeft zij nu, stante pede, nog een creatief idee om onszelf, als land met grote havens en veel scheepvaart, hierop te profileren?
Ik deel de zorgen van mevrouw Jacobi over de modal shift. Ik heb daarover een aantal strenge schriftelijke vragen gesteld, die net bij de Minister liggen. Ik zie uit naar de beantwoording daarvan. Misschien kunnen we het VAO daarna houden; dat lijkt me de beste timing.
Ten slotte heb ik een detailvraagje over de ligplaatsen. Er zijn toch wel veel klachten dat er borden worden geplaatst waarop staat je dat er maar een etmaal of een paar etmalen mag liggen. Ook is er een gebrek aan afloopsteigers. Je kunt dan wel aanmeren, maar je kunt vervolgens het schip niet af. Als de Minister dit niet te veel een detailvraag vindt – dat lijkt me niet, want je moet toch van je schip af – vraag ik haar of ze hier achteraan wil gaan.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Ik kom nog even terug op het handhaven. De Minister zegt dat er goed overleg is tussen de ILT en de sector. Dat is ook weer een punt van discussie. Soms wordt dat overleg van verschillende kanten anders ervaren. Voor de duidelijkheid: ik vraag niet om artikel 5 vaker toe te passen of om mild te zijn of dat soort zaken. Ik heb gewezen op anticiperend handhaven en heb gevraagd of dat zou kunnen, ook gericht op de nieuwe arbeidstijden die er aan zitten te komen en de nieuwe bemanningswetgeving. We weten dat die er komt. Het is gewoon een formele mogelijkheid om anticiperend te handhaven. De Minister zou dan wel iets tegen de ILT daarover moeten zeggen. Dat was mijn vraag.
Als het gaat om Eemshaven en Den Helder, ben ik zeker niet tegen concurrentie. Mijn oproep is meer dat Den Helder en Eemshaven in gezamenlijkheid de concurrentie met de rest van de wereld aangaan. Den Helder heeft al veel kennis, knowhow en vergunningen. Het zou zonde

zijn, juist voor Noord-Nederland maar ook voor Groningen, als het twee havens worden die elkaar kapotmaken, terwijl ze elkaar beter zouden kunnen versterken. Dat geldt temeer daar de continuïteitsdreiging slecht zou zijn voor Defensie; vandaar dat het kabinet er in dit geval wat mij betreft toch een rol in heeft.
Tot slot ben ik heel blij dat mevrouw Jacobi het verslag van dit AO op de plenaire agenda wil laten zetten.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Laat ik beginnen met de toezegging van de Minister aangaande de search-and-rescuehelikopters. Ik vraag haar of het mogelijk is om in juni een terugkoppeling te geven van de uitkomst van dat gesprek, waarvan ik van harte hoop dat het veel ruis zal wegnemen.
Ik sluit af met datgene waaraan de heer Smaling ook refereerde. We zijn de ochtend begonnen met het bekijken van een belangrijke documentaire. Als ik dan nadenk over de vraag of we vandaag genoeg hebben gedaan om enigszins, op een kleine manier, hieraan tegemoet te komen, houd ik er toch een buitengewoon onbevredigend gevoel aan over. Ik zeg dat met dien verstande dat dit natuurlijk in internationaal verband moet worden geregeld, maar ik ben er nog niet over uit of dit nu echt alles is wat Nederland kan doen. We zijn een scheepvaartnatie. Het zou mooi zijn als Nederland ook leading is als het erom gaat, te bepleiten dat je prima een scheepvaartnatie kunt zijn terwijl je nastreeft om geen overlast voor ons milieu te veroorzaken.
In het VAO zal mijn fractie met een motie komen.

De **voorzitter**:
Ik dank de leden van de commissie voor hun inbreng in tweede termijn. Het woord is aan de Minister voor haar beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. De PvdA-fractie en de VVD-fractie hebben mij gevraagd om een evaluatie van de bediening van de bruggen en sluizen. Ik heb aangegeven dat het nu wel loopt, maar zij horen andere geluiden. De nu gemaakte afspraken zijn de uitkomst van een evaluatie en van gesprekken met alle betrokken partijen. Dat heeft geleid tot mijn brieven aan de Kamer van juni 2015 en december 2015. Toen hebben we ook afgesproken dat zaken worden gemonitord en dat betrokken partijen – provincies, gemeenten en sectoren – regelmatig met elkaar spreken over hoe het gaat. Een nieuwe evaluatie lijkt wat mij betreft niet nodig, omdat we een actueel beeld hebben en de vinger aan de pols houden. Het lijkt mij dus niet zo wenselijk om nog een aparte evaluatie te doen. Wij krijgen de klachten die er zijn en de meldingen over elementen die niet goed lopen, ook binnen. We hebben echter een set afspraken gemaakt. Je kunt ook niet terug naar hoe het was. We proberen zo goed mogelijk vorm te geven aan dat wat we hebben afgesproken.
Wat de havens betreft, neem ik de opmerking van een aantal leden ter harte dat het kabinet daarin een rol zou kunnen spelen. Ik heb al eerder gezegd dat ik het belangrijk vind dat de havens ook zelf met elkaar aan de slag gaan. Ik weet niet of er ook meteen sprake is van een uithollende markt. Ik zie vooral dat de een bang is dat er een ander bij komt. Die discussie hebben we bijvoorbeeld ook gevoerd over de haven in Rotterdam, toen de Tweede Maasvlakte werd uitgebreid en de ECT moord en brand schreeuwde. Volgens mij was de voorzitter daar toen wethouder. Het is altijd spannend als er anderen bij komen die hetzelfde soort werk gaan doen. Die ander komt er echter vaak pas bij op het moment dat je ziet dat er ook werkelijk een markt is.
Dan de «tandje erbij»-vraag naar aanleiding van de film, die ikzelf vanochtend niet heb gezien, maar de leden wel. Ik denk dat ik al heb laten zien dat Nederland op een heleboel plekken en op een heleboel aspecten

eigenlijk al vooroploopt ten opzichte van andere landen. In 2015 heb ik al bericht over mijn aanpak ten aanzien van de kwaliteit van scheepsbrandstoffen en bunkerolie. Nationaal en internationaal streven wij echt naar hogere kwaliteitseisen en meer transparantie. Om die reden hebben wij bijvoorbeeld de bijmenging van ongewenste stoffen geagendeerd. Ook hebben we eind 2015 de lijst van ongewenste stoffen in de IMO ingebracht. Met andere woorden: ik denk dat Nederland echt vooroploopt. Tegelijkertijd is en blijft het een internationaal speelveld. De commissie vraagt me af en toe ook om het level playing field niet uit het oog te verliezen. Ik blijf dus vooroplopen in het aanjagen, maar het internationale proces kan ik natuurlijk niet altijd versnellen.
Ik had al iets gezegd over de motoren en de Non-Road Mobile Machinery, maar dat had mevrouw De Boer gemist. De verordening is op 6 april van dit jaar voltooid. Er is een voorlopig akkoord bereikt met het Europees parlement. Er is breed draagvlak voor de aanscherping van de emissie-eisen. Ik verwacht eigenlijk dat er op korte termijn een definitief akkoord is. Daarmee is onze inzet in Brussel geslaagd. Er is een compromis bereikt en er zijn nieuwe NRMM-eisen, die beter aansluiten op de Amerikaanse normen. Daardoor is er een grotere markt en zijn motoren relatief goedkoper.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik ken die geluiden. We zouden eerst minder ver gaan, dus dat is op zich positief. Ik heb gisteren echter begrepen dat Europa nog een stapje verdergaat dan de Amerikaanse eisen. Dat zou ertoe kunnen leiden dat er verschillende typen motoren op de markt komen, waardoor de motoren voor de binnenvaart in feite weer duurder worden. Ik heb het dus eerlijk gezegd anders begrepen, maar laten we dat dan voor de zekerheid nog even checken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mijn informatie is dat de markt groter wordt, dat het goedkoper wordt en dat er een breed draagvlak is. Als er specifieke informatie is, moet mevrouw De Boer bekijken of die nog bij mij kan landen.
Er ligt inderdaad nog een reeks vragen van de SP-fractie over modal shift. Die zal ik goed beantwoorden. Het is aan de commissie, maar het is misschien inderdaad handig om het VAO dan daarna te laten plaatsvinden.
Op de vraag over de afloopsteigers had ik inderdaad nog niet geantwoord. De vorige keer heb ik dat wel gedaan. Ook dat is onderdeel van onze bezuinigingsronde. Zaken als de verlichting langs de weg, de bediening van bruggen, de afloopsteigers en dat soort concrete, praktische dingen zijn toen ook in de Kamer aan de orde geweest. Bij de afloopsteigers is bekeken welke bijna niet worden gebruikt en welke veel worden gebruikt. Ook is met de sector besproken waar er echt afloopsteigers moeten zijn en waar niet. Ik heb zelf één concreet punt voor ogen waarover echt een verschil van mening bestaat. Volgens mij was dat bij Veghel, waar hij op een dusdanig onhandige plek zat dat je er bijna niet bij kon. Men wil altijd meer dan je zou kunnen doen. Daar hebben we gewoon het geld niet voor, maar volgens mij is er nu wel een goede verdeling van dat wat noodzakelijk is.
Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de Non-Road Mobile Machinery. In het oorspronkelijke voorstel van de Commissie werden er inderdaad te strenge NO_x-eisen gesteld aan de binnenvaart, die verdergingen dan de Amerikaanse eisen. In Brussel is echter een compromis bereikt, dat binnenkort wordt bevestigd, dat ervoor zorgt dat de binnenvaart aansluit bij de reeds geldende Amerikaanse NO_x-normen. Daardoor is het nu verbeterd, conform datgene wat mevrouw De Boer wil. Samen met een aantal andere lidstaten heeft Nederland aangedrongen op de

zogenaamde US EPA Tier 4-normen, zodat motoren betaalbaar blijven en er nog steeds een significante emissiereductie wordt bereikt.
Ik kom voor de zomer, in juli, terug op de SAR-helikopters. Daarmee hoop ik alle vragen te hebben beantwoord, voorzitter.

De heer **Smaling** (SP):
Ik zit toch nog even met de afloopsteigers. We kappen de Canadese bossen en we gooien dat hout in die kolencentrales, maar je kunt er ook een paar planken van maken, zodat je afloopsteigers hebt. Waar hebben we het over? Dat moet toch gewoon kunnen worden geregeld? Dat dit onder een bezuiniging valt, vind ik echt treurig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben benieuwd wat de heer Smaling heeft gezien met betrekking tot de Canadese bossen, aangezien hij steeds daarop terugkomt! Alles kost geld, mijnheer Smaling, dus ook dit soort zaken. Het gaat niet om een paar plankjes. Het gaat om stevige afloopsteigers. Er is tot 2020 10 miljoen op bezuinigd, dus de heer Smaling ziet dat het niet om kleine bedragen gaat. We hebben dat soort dingen gewoon niet meer. In de discussie die we over het MIRT hebben – de volgende keer is in november – kunnen er andere prioriteiten worden gelegd, maar het moet er linksom of rechtsom uit. De Kamer wil van alles van het ministerie, maar we moeten het ook kunnen betalen. We proberen de dingen waarvan we vinden dat ze topprioriteit hebben, als eerste te doen. De andere dingen doen we daarna. Het is en blijft toch een beetje een verdeling van schaarste. Helaas!

De **voorzitter**:
Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van het algemeen overleg. Ik noem de toezeggingen.
- De Minister heeft toegezegd om voor het zomerreces een voortgangsbrief over de gehele maritieme strategie naar de Kamer te sturen.
- De Minister zal de Kamer voor juni 2016 per brief informeren over het gesprek tussen de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers (VNV) en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium (NLR) over de SAR-helikopters.

Er zal een VAO worden aangevraagd met als eerste spreker het lid mevrouw Jacobi. Dat zal worden ingepland na de beantwoording van de schriftelijke vragen van de heer Smaling over modal shift.
Ik dank de Minister en haar medewerkers voor hun komst naar de Kamer. Ik dank het publiek voor de belangstelling.

Sluiting 12.56 uur.